

Regionale Mobilität, Wirtschaftsentwicklung und Sozialstruktur in Schleswig-Holstein (1800-1864)

Brockstedt, Juergen

Veröffentlichungsversion / Published Version
Sammelwerksbeitrag / collection article

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:
GESIS - Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Brockstedt, J. (1979). Regionale Mobilität, Wirtschaftsentwicklung und Sozialstruktur in Schleswig-Holstein (1800-1864). In W. H. Schröder (Hrsg.), *Moderne Stadtgeschichte* (S. 179-197). Stuttgart: Klett-Cotta. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-327895>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Regionale Mobilität, Wirtschaftsentwicklung und Sozialstruktur in Schleswig-Holstein¹ (1800–1864)

In den wechselseitigen Beziehungen zwischen Bevölkerungsentwicklung und Industrialisierung spielte die regionale Mobilität in den wichtigen Wirtschaftsregionen von Sachsen, Rheinland und Westfalen in den ersten sechs Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts schon eine wesentliche Rolle². Hier soll am Beispiel der Herzogtümer Schleswig und Holstein untersucht werden, welche Zusammenhänge zwischen regionaler Mobilität³, Wirtschaftsentwicklung und Sozialstruktur bestanden, d. h. welche Einflüsse von der Wirtschaft und auch anderen Bereichen auf die regionale Mobilität ausgingen und wie die Sozialstruktur von der geographischen Mobilität und der Wirtschaftsentwicklung beeinflußt wurde. Der Schwerpunkt der Untersuchung liegt bei Kiel. Zum Vergleich werden Forschungsergebnisse über einige andere Städte herangezogen.

Die Quellenlage ist schwierig, weil keine der verwendeten Quellen alle notwendigen Daten für die Untersuchung enthält. Die Volkszählungen, die in dänischer Zeit in den Herzogtümern zwischen 1803 und 1864 durchgeführt wurden, sind in zweierlei Hinsicht lückenhaft⁴. Einmal sind sie Erhebungen in Stichjahre, weshalb es keine sicheren Angaben über die Mobilität in den Zeiten zwischen den Zählungen gibt. Zum anderen enthalten nur die Zählungen von 1845 bis 1864 Angaben über die Herkunft oder den Geburtsort, während für die Zählungen von 1803 und 1835 diese Angaben fehlen⁵. Mit Hilfe des Bürgerbuches, der Wohnscheinlisten und der Instenprotokolle konnten zahlreiche Ergänzungen vorgenommen werden⁶. Die Bearbeitung der Kirchenbücher steht noch aus.

¹ Die folgenden Untersuchungen sind Teil einer längeren Studie über Sozialstruktur, Mobilität und Wirtschaft in Schleswig-Holstein und Dänemark, die noch nicht abgeschlossen ist.

² Köllmann, Wolfgang, *Bevölkerung und Arbeitskräftepotential in Deutschland 1815–1865, Ein Beitrag zur Analyse der Problematik des Pauperismus*, in: Jahrbuch 1968, hrsg. vom Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen, Köln-Opladen 1968, S. 211 ff.

³ Die Begriffe *regionale Mobilität* und *geographische Mobilität* haben hier die gleiche Bedeutung.

⁴ Momsen, Ingwer Ernst, *Die allgemeinen Volkszählungen in Schleswig-Holstein in dänischer Zeit (1769–1860)* (Quellen und Forschungen zur Geschichte Schleswig-Holsteins, Bd. 66), Neumünster 1974, S. 103 ff. Die Volkszählung von 1864 wurde im Rahmen der in sämtlichen Staaten des Zollvereins stattfindenden Zählungen durchgeführt (S. 205).

⁵ Landesarchiv Schleswig, Abt. 412, Nr. 458, 801, 1198. Reichsarchiv Kopenhagen, *Rentekammeret, Det tyske Sekretariat I, Holstens folketællinger*, Kiel 1835, 1840, 1845, 1855.

⁶ Grönhoff, Johann (Hrsg.), *Kieler Bürgerbuch, Verzeichnis der Neubürger von Anfang des 17. Jahrhunderts bis 1869* (Mitt. d. Ges. f. Kieler Stadtgeschichte, Bd. 49), Kiel 1958, S. 51 ff. – StA Kiel, Nr. 1049 (Wohnscheine für Mieter, bzw. Untermieter), Nr. 3286.

Soweit es Kiel betrifft, wurden Zufallsstichproben aus den Volkszählungen von 1803, 1835, 1845, 1855 und 1864 von je 500 Personen erhoben. Der Datensatz⁷ ist so gestaltet, daß er zusätzlich für eine Reihe weiterer Fragestellungen (z. B. berufliche Mobilität) ausgewertet werden kann. Der Datenaufnahme standen erhebliche Hindernisse aufgrund der schwierigen Quellenlage im Wege. Unter Benutzung von SPSS-Programmen wurden Auswertungen für die anstehenden Fragestellungen zur Mobilität vorgenommen. Die Interpretation geschieht in der Weise, daß die Ergebnisse der einzelnen Volkszählungen von Kiel miteinander und mit den Ergebnissen – soweit solche vorliegen – von anderen Städten verglichen werden. Dabei sind erhebliche Hindernisse zu erwarten, weil in den anderen Untersuchungen weitere Quellen, wie Bürgerbücher, benutzt wurden oder Zeitraum- statt Zeitpunktbeurteilungen durchgeführt wurden. Nach den Gründen oder den Folgen der geographischen Mobilität wird dabei selten gefragt. Die Städte und Orte, die untersucht wurden, sind auch keineswegs repräsentativ für Schleswig-Holstein. So fehlen z. B. Darstellungen über Flensburg oder Altona als große Handels- und Schifffahrtsstädte, über Schleswig oder Glückstadt als Verwaltungszentren, über Flecken wie Neumünster oder Heide und über typische Landschaften des Landes. Erst wenn sie vorliegen, lassen sich grundsätzliche und übergreifende Aussagen machen. Es liegt also nahe, daß die folgenden Ausführungen kein vollständiges Bild der regionalen Mobilität in den Herzogtümern geben können.

⁷ *Datensatz*

Kennziffer der Volkszählung
Lfd. Nr. der Personen
Name, Vorname
Quartier-Nr.
Straße
Haus-Nr.
Lage der Wohnung im Haus
Alter
Position in der Familie
Geburts-/Aufenthaltsort
Familienstand
Titel und Ämter
Beruf

Anz. d. Familienmitglieder
Anz. d. Kinder je Familie
Anz. d. Verwandten i. Haushalt
Anz. d. Diensthofen
Anz. d. Gehilfen
Haushaltsgröße
Anz. d. Familie je Etage
Anz. d. Familien je Haus
Anz. d. Personen je Haus
Hausbesitzer/Mieter/Untermieter
Anz. d. eigenen Häuser
Wert der Häuser

Das Jahr 1803 mit der ersten Volkszählung im Betrachtungszeitraum liegt noch in der Periode einer längeren Hochkonjunktur⁸. Wie schon während des amerikanischen Unabhängigkeitskrieges war der dänische Gesamtstaat, zu dem die Herzogtümer gehörten, auch zu Beginn der Napoleonischen Kriege in der Auseinandersetzung zwischen den Seemächten England und Frankreich neutral. Auf Handel und Schifffahrt der Herzogtümer entfiel ein beachtlicher Teil des Welthandels, weil fast alle anderen seefahrenden Nationen am Krieg teilnahmen. Auch das Gewerbe der Herzogtümer profitierte bis zu diesem Zeitpunkt von den Vorteilen der Neutralität. In der Landwirtschaft hatte die Parzellierung der Güter, die Verbesserung der Anbaumethoden und die Verkoppelung des Bauern- und Pachtlandes zu besseren Einkommensverhältnissen und zu Bevölkerungswachstum geführt⁹. Die Auswirkung der Aufhebung der Leibeigenschaft nach der Verordnung vom 19.12.1804 müssen wir der nächsten Periode zurechnen¹⁰.

Diese beginnt 1806 mit dem Eintritt in den Krieg. Die folgenden Jahre bis zum Kriegsende 1814 brachten viele Verluste in Handel, Schifffahrt und Gewerbe. Nur die Nachfrage nach Kriegsgütern hielt an, während es sonst an Kaufkraft fehlte¹¹. Je nachdem wie stark die einzelnen Städte in den Herzogtümern am internationalen Handel und der Schifffahrt beteiligt waren, wurden sie mehr oder weniger stark von den Auswirkungen der Kriege getroffen¹². Während Flensburg und Altona z. B. sehr stark litten, mußte die Kieler Wirtschaft weniger Einbußen hinnehmen, weil die Handelsbeziehungen und die kleine Handelsflotte mehr auf regionalen Beziehungen beruhten¹³. Besonders gut erkennbar ist die wirtschaftliche Situation aus der Übersicht der Konkurse (Tab. 1).

Dabei fällt der plötzliche Anstieg der Konkurse bei Kriegsbeginn 1806, der geringe Anteil Kiels an den Konkursen und der meistens größere Anteil Holsteins gegenüber Schleswig auf.

Die Verluste der Kriegszeit konnten in den folgenden Jahren nicht ausgeglichen werden. Die Landwirtschaft, der wichtigste Bereich der schleswig-holsteinischen Wirtschaft, durchlief viele Krisen bis 1826, die durch Überproduktion (niedrige Preise) oder Ernteausfall hervorgerufen wurden. Daraus folgten Einkommensschmä-

⁸ Brockstedt, Jürgen, *Die Schifffahrts- und Handelsbeziehungen Schleswig-Holsteins nach Lateinamerika 1815–1848* (Forschungen zur Internationalen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Bd. 10), Köln-Wien 1975, S. 12 ff.

⁹ Degn, Christian, *Die Herzogtümer im Gesamtstaat 1773–1830* (Geschichte Schleswig-Holsteins, Bd. 6), Neumünster 1960, S. 221 ff.

¹⁰ Degn, *Herzogtümer*, S. 258 ff.

¹¹ Brockstedt, *Schifffahrtsbeziehungen*, S. 14.

¹² Brockstedt, *Schifffahrtsbeziehungen*, S. 427 ff.

¹³ Brockstedt, *Schifffahrtsbeziehungen*, S. 429 f.

Tab. 1: Konkurse in den Herzogtümern 1801 – 1810¹⁴

Jahr	Kiel	holst. Städte	Hzgt. Holst.	schlesw. Städte	Hzgt. Schlesw.	Hzgt. Schlesw. u. Holst.
1801	1	27	61	29	78	139
1802	1	24	59	36	90	149
1803	3	44	85	23	66	151
1804	–	38	79	22	79	158
1805	–	35	84	23	52	136
1806	1	50	154	25	92	246
1807	4	47	171	24	59	230
1808	7	40	169	24	90	259
1809	–	37	151	37	132	283
1810	10	47	173	32	188	361

lerungen bei weiten Bevölkerungskreisen und ein teilweise erheblicher Nachfrage-
rückgang. Hinzu kamen Strukturkrisen im Gewerbe und Handel. Die zunehmende
Industrialisierung in England und umfangreiche Warenlager aus den Kriegszeiten
führten zur Überschwemmung der deutschen Märkte. Gegenüber den billigen, indu-
striell gefertigten Waren aus dem Ausland fand das Handwerk keine entsprechende
Einstellung, sondern kapselte sich ab. So wurde z. B. den Versuchen, Industrieanlagen
im eigenen Land zu gründen, mit allen Mitteln entgegengewirkt¹⁵. Insgesamt war
die wirtschaftliche Lage während der Krisenzeit in Stadt und Land sehr ungünstig.

Erst nach 1826 zeigte sich allmählich eine langsame Aufwärtsentwicklung. Die
erste Chaussee wurde 1832 von Altona nach Kiel gebaut und verbesserte die Ver-
kehrsverhältnisse auf der wichtigen Transitroute erheblich¹⁶. Reederei, Schifffahrt
und Handel nahmen zu, doch der eigentliche Durchbruch gelang erst um 1840 und
in den dann folgenden Jahren¹⁷. Entscheidenden Anteil daran hatte der Eisenbahn-
bau von Altona nach Kiel (1844) und von weiteren Linien¹⁸. Das bezieht sich nicht

¹⁴ Staatsbürgerliches Magazin mit besonderer Rücksicht auf die Herzogtümer Schleswig, Hol-
stein und Lauenburg, Bd. 4 (1824), H. 1, S. 280 a. u. b.

¹⁵ Brockstedt, Jürgen, *Gewerbeförderung in Kiel in vor- und frühindustrieller Zeit – öffent-
liche und private Maßnahmen*, in: Die Heimat, Zeitschrift für Natur- und Landeskunde von
Schleswig-Holstein und Hamburg, 85. Jg. (1978), Nr. 4/5, S. 60 f.

¹⁶ Kleyser, Friedrich, *Kleine Kieler Wirtschaftsgeschichte*, Kiel 1969, S. 39 f.

¹⁷ Brockstedt, *Schiffahrtsbeziehungen*, S. 427 ff. – Brockstedt, *Gewerbeförderung*, S. 58.

¹⁸ Hedrich, Otto, *Die Entwicklung des schleswig-holsteinischen Eisenbahnwesens* (Diss. Kiel),
Altona 1915, S. 21 ff.

Tab. 2: Eisenbahnverkehr Kiels in beiden Richtungen 1845–1860¹⁹

	Güterverkehr Pfd.	Personenverkehr Anzahl
1845	69.140.173	97.618
1847	138.463.075	104.329
1850	67.940.407	99.290
1855	193.113.103	108.273
1860	191.124.714	122.949

nur auf die große Steigerung im Güter- und Personenverkehr, sondern auch auf die positiven Auswirkungen auf verschiedene Wirtschaftsbereiche wie Handel, Schifffahrt und Gewerbe²⁰. So steigerte sich z. B. der Schiffsverkehr in Kiel von 1840–47 um 35 % (Tab. 3). Auch die Gewerbebetriebe (Tab. 4) nehmen etwas zu, mehr die größeren, industriell geprägten Unternehmen, nicht aber das Handwerk²¹.

Tab. 3: Hafen- und Brückengelder (Rbt.) 1800–1844²²

1800 ²³⁾	3.589	1840	14.732
1814	5.287	1847	19.959
1818	10.067	1848	7.218
1820	7.131	1851	14.172
1830	6.687	1855	24.959

¹⁹ *Jahresbericht des Kieler Handels- und Industrie-Vereins pro 1856*, S. 21 ff. und *pro 1860*, S. 27.

²⁰ Stadtarchiv Kiel, Nr. 476. – Landesarchiv Schleswig, Abt. 66 (Kopenhag. Abgabe, Rechnungen), Nr. 50, 50a, 68.

²¹ Brockstedt, *Gewerbeförderung*, S. 59 f.

²² *Correspondenz- und Kieler Wochenblatt*, Nr. 156, 31.12.1856. (Rbt. = Reichsbanktaler).

²³ Jensen, Schwenn Hans, *Die oeconomische Verwaltung der Stadt Kiel*, Eutin und Kiel 1838, Tab. A.

Das Land und Kiel verdankte diesen Aufschwung nicht allein den verbesserten Verkehrsverhältnissen, sondern der allgemein gestiegenen Nachfrage in den Herzogtümern und im Ausland.

Die große Agrar- und Wirtschaftskrise²⁴ der Jahre 1846/47 hat sich im Norden Deutschlands wohl noch nicht so stark ausgewirkt; die Daten über Kiel in den *Tabellen 2, 3 und 4* deuten das jedenfalls an. Schwerwiegender waren sicherlich die wirtschaftlichen Folgen der Kriege mit Dänemark 1845–51, die sich in den statistischen Daten abzeichnen (*Tab. 2, 3, und 4*).

Tab. 4: Gewerbebetriebe Kiels 1840–1853²⁵

	Betriebe	Arbeiter	Durchschnittl. Anz. der Arbeiter/Betrieb
1840 26)	57	658	11,5
1841 26)	71	732	10,3
1842 26)	65	767	11,8
1843	73	728	10,0
1844	71	732	10,3
1845	67	746	11,1
1846	66	848	12,8
1847	75	758	10,1
1848	73	581	8,0
1849	74	647	8,7
1850	66	625	9,5
1851	72	619	8,6
1852	73	679	9,3
1853 27)	73	606	8,3

²⁴ Köllmann, *Bevölkerung*, S. 212.

²⁵ Correspondenz- und Kieler Wochenblatt, Nr. 124, 20.10.1854.

²⁶ Reichsarchiv Kopenhagen, *Kommerce-Kollegiets-Arkiv, Industri-og Fabrikfaget 1797–1848, Fabrikliester 1845*.

²⁷ Correspondenz- und Kieler Wochenblatt, Nr. 123, 18.10.1854.

In der nachfolgenden Zeit belebte sich die Wirtschaft wieder, wenn auch mit unterschiedlichen Schwerpunkten. Das Gewerbe in Kiel konnte sich nur mühsam entwickeln, weil es immer noch keine Gewerbefreiheit (1867) gab (*Tab. 4*)²⁸. Handel und Schifffahrt dagegen gediehen zunächst etwas besser (*Tab. 2* und *3*). 1856 ging nach der Aufhebung des Sundzolls der wichtige Transithandel erheblich zurück.

Da die Industrialisierung auch keinen neuen und wesentlichen Anstoß erhielt, blieben weitere größere Aufwärtsentwicklungen im wirtschaftlichen Bereich bis 1864, dem Ende der dänischen Regierung in den Herzogtümern, aus.

Regionale Mobilität

Wie oben schon erwähnt wurde, lassen die Quellen keine durchgehende Darstellung der geographischen Mobilität in den Herzogtümern oder Kiel zu. Zunächst werden mit Hilfe der Bürgerbücher der Städte²⁹ Kiel, Oldesloe, Hadersleben und Tondern und weiterer Untersuchungen einige Aussagen über die regionale Mobilität vor 1800 gemacht, um die Ausgangssituation zu verdeutlichen.

Für die Beurteilung der regionalen Mobilität ist die Festlegung von vergleichbaren Wanderungszonen von großer Bedeutung. Um den Ort der Untersuchung wird ein Nahwanderungsraum gebildet, der mit der umliegenden Verwaltungseinheit (Amt) oder mit Teilen solcher Einheiten identisch ist. Dann folgen das dazugehörige Herzogtum, das jeweils andere Herzogtum, die Hansestädte Hamburg und Lübeck, Dänemark, das übrige Deutschland und das übrige Ausland (vgl. *Tab. 5*).

Ausgehend von dieser Einteilung läßt sich feststellen, daß bei den Städten Kiel (37,7 %), Oldesloe (44,6 %), Hadersleben (32,8 %) und Tondern (37,8 %) der größte Teil der Neubürger³⁰ in der Stadt selbst geboren ist³¹. Der relativ niedrige Anteil bei Hadersleben erklärt sich aus der Tatsache, daß die Bürgersöhne nicht immer den Bürgereid ablegten und deshalb dann nicht in den Ratsprotokollen erwähnt werden³². Das Umland der Städte³³ war mit 19 bis 23 % an den Neubürgern beteiligt. Dabei wies Hadersleben den höchsten, Kiel einen mittleren und Tondern den niedrigsten Wert auf. Das jeweils umliegende Herzogtum lag an dritter Stelle und

²⁸ Brockstedt, *Gewerbeförderung*, S. 58 ff.

²⁹ Kiel und Oldesloe liegen im Herzogtum Holstein, Hadersleben und Tondern in Nordschleswig (Herzogtum Schleswig).

³⁰ Der größere Teil der Einwohner sind Nichtbürger.

³¹ Grönhoff, *Bürgerbuch*, S. 30 ff. — Klüver, Theodor, *Bürgerbuch der Stadt Bad Oldesloe*, Bad Oldesloe 1940, S. 33. — Achelis, Thomas Otto, *Bürgerbuch der Stadt Hadersleben bis zum Jahre 1864* (Schriften zur Volksforschung Schleswig-Holsteins, Bd. 4), Flensburg 1940, S. 24. — Andresen, Ludwig, *Bürger- und Einwohnerbuch der Stadt Tondern bis 1869* (Veröffentlichungen der Schleswig-Holsteinischen Universitätsgesellschaft, Nr. 46, Kiel 1937, S. 112.

³² Achelis, *Bürgerbuch*, S. 14.

³³ Von Oldesloe liegen keine Angaben vor.

war mit einem auffallend höheren Anteil in der Zuwanderung vertreten als das weiter entfernt liegende andere Herzogtum. Hier wird deutlich, daß die Entfernung vom Heimatort eine große Rolle spielte. Auch hinsichtlich der weiteren Wanderungszonen³⁴ war die Entfernung ein wichtiger Einflußfaktor, denn Tondern und Hadersleben erhielten wenig Zuwanderung aus dem übrigen Deutschland und Europa, hingegen großen Zustrom (17,7 bzw. 24,7 %) aus dem nahen Dänemark. Bei Kiel und Oldesloe ist wiederum ein großer Anteil der aus dem Bereich südlich der Elbe Zugewanderten verzeichnet. Bei drei Städten³⁵ läßt sich für das letzte Jahrzehnt des 18. Jh. eine besonders starke regionale Mobilität erkennen, ein sichtbares Zeichen für das wirtschaftliche Wachstum der Städte, durch das die Zuwanderung angeregt wurde.

Nun wechselt die Darstellung über zu einer Zeitpunktbetrachtung, denn während vorher alle Neubürger – soweit die Quellen ihre Namen enthalten – zwischen 1750 und 1800 erfaßt wurden, wird nun die Mobilität der männlichen Einwohner Kiels zu verschiedenen Zeitpunkten auf der Basis der Volkszählungen untersucht (Tab. 5).

Die vorliegenden Werte für 1803 und 1835 geben leider nur ein unvollständiges Bild der geographischen Mobilität, weil die Volkszählungen dieser Jahre keine Herkunftsangaben enthalten. Nur zu einem Teil (ca. 40 – 43 %) konnte die Herkunft dem Bürgerbuch, den Wohnscheinlisten³⁶ und Instenprotokollen³⁹ entnommen werden. Die Ergebnisse in Spalte *a* verfälschen das Bild, weil hauptsächlich Bürger bei dieser Vorgehensweise erfaßt wurden. Mit Hilfe der Kirchenbücher müssen die fehlenden Daten soweit wie möglich ergänzt werden. Vergleichen wir die Ergebnisse der Spalte *b* von 1803 und 1835, so scheint bei den Bürgern der Anteil der in Kiel Geborenen zu steigen, während die Zuwanderung aus der Nahzone abnimmt. Vielleicht ist das ein Anzeichen dafür, daß Kiel als Wanderungsziel für Angehörige der gelernten Berufe aufgrund der Kriegs- und Krisenzeit noch nicht *attraktiv* genug war. Diese Vermutung wird bestärkt durch die abnehmende Besetzung des Handwerks von 1803 bis 1835⁴⁰. Andererseits wird man davon ausgehen können, daß die Zuwanderung von Nichtbürgern (Tagelöhner, Diensthofen etc.) aus dem Nahbereich nicht sehr zugenommen hat, weil die wirtschaftliche Lage auf dem Land relativ günstiger gewesen sein muß als in der Stadt. Einmal konnte man auf dem Land die langen Krisenzeiten besser überstehen, zum anderen hatten die Agrarreformen des 18. Jahrhunderts und von 1804 in den Herzogtümern zur Stärkung des Bauernstandes und zu geregelten Arbeitsverhältnissen der unterbäuerlichen Schicht geführt⁴¹.

³⁴ Achelis, *Bürgerbuch*, S. 24. – Andresen, *Bürgerbuch*, S. 112.

³⁵ Die Daten von Kiel lassen keine Interpretation zu.

³⁶ Stadtarchiv Kiel, Nr. 1049.

³⁷ Landesarchiv Schleswig, Abt. 412, Nr. 458, 1198. – Reichsarchiv Kopenhagen, *Rentekammeret, Det tyske Sekretariat I, Holstens folketællinger*, Kiel 1835, 1845, 1855.

³⁸ Grönhoff, *Bürgerbuch*, S. 32. – Klüver, *Bürgerbuch*, S. 33. – Achelis, *Bürgerbuch*, S. 24. – Andresen, *Bürgerbuch*, S. 112.

³⁹ Stadtarchiv Kiel, Nr. 3286.

⁴⁰ Brockstedt, *Gewerbeförderung*, S. 58 f.

⁴¹ Degn, *Herzogtümer*, S. 227 ff., 258 ff.

Tab. 5: Herkunft der männlichen Einwohner Kiels 1803–1864³⁷

		1803		1835		1845	1855	1864
		a	b	a	b			
Stadt Kiel	Anz.	87		96		180	183	161
	%	17,4	42,4	19,2	44,2	36,0	36,6	32,2
Umgebung bis Eckernförde, Rendsburg, Neu- münster, Plön, Lütjenburg	Anz.	35		32		128	130	151
	%	7,0	17,1	6,4	14,7	25,6	26,0	30,2
Übriges Holstein mit Lauenburg u. Fürstentum Lübeck	Anz.	17		28		65	65	58
	%	3,4	8,3	5,6	12,9	13,0	13,0	11,6
Schleswig (mit Nordschleswig)	Anz.	16		18		51	44	56
	%	3,2	7,8	3,6	8,3	10,2	8,8	11,2
Hamburg und Lübeck	Anz.	5		8		13	14	5
	%	1,0	2,4	1,6	3,7	2,6	2,8	1,0
Königreich Dänemark	Anz.	–		5		16	10	7
	%	–		1,0	2,3	3,2	2,0	1,4
Übriges Deutschland	Anz.	42		29		43	50	50
	%	8,4	20,5	5,8	13,4	8,6	10,0	10,0
Übriges Ausland	Anz.	3		1		4	4	6
	%	0,6	1,5	0,2	0,5	0,8	0,8	1,2
ohne Angaben	Anz.	295		283		–	–	6
	%	59,0		56,6		–	–	1,2
Stichprobenumfang	Anz.	500		500		500	500	500
	%	100		100		100	100	100

- a) Die Anteile sind auf die gesamte Stichprobe von 500 Personen bezogen.
 b) Die Bezugsgröße ist hier nicht die Zahl 500, sondern 205 bzw. 217 Personen mit Herkunftsangabe.

Aus den Ergebnissen von 1845 (*Tab. 5*) ergibt sich ein leichter Rückgang auf 36 % im Anteil der in Kiel gebürtigen Einwohner gegenüber dem Anteil der in Kiel geborenen Neubürger (38,4 %) in der Periode 1801–1850 (*Tab. 6*). Da die Datenbasis unterschiedlich ist und außerdem die Wanderungsbilanz⁴² (*Tab. 9*) nur einen minimalen Überschuß aufweist, können die beiden Ergebnisse nicht weiter gedeutet

Tab. 6: Herkunft der Neubürger der Städte Kiel, Oldesloe, Hadersleben und Tondern 1800–1869³⁸

		Kiel		Oldesloe		Hadersleben		Tondern	
		1801 1850	1851 1869	1800 1849	1850 1869	1801 1850	1851 1863	1800 1849	1850 1869
Stadt	Anz. %	735 38,4	549 27,5	342 41,0	135 40,5	324 23,5	209 33,2	307 36,1	140 30,0
Umland/ Amt	Anz. %	322 16,8	601 30,2			361 26,2	150 23,8	180 21,2	112 24,0
Schleswig m. Nordschlesw.	Anz. %	157 8,2	190 9,5	11 1,3	5 1,5	189 13,7	79 12,5	123 14,5	77 16,5
Holstein	Anz. %	205 10,7	341 17,1	287 34,4	153 45,9	46 3,3	44 7,0	36 4,2	54 11,6
Hamburg und Lübeck	Anz. %	81 4,2	41 2,1	74 8,9	8 2,4				
Königreich Dänemark	Anz. %			5 0,6	– –	330 23,9	116 18,4	135 4,1	46 9,9
Übriges Deutschland	Anz. %	321 16,8	232 11,6	113 13,5	32 9,6	111 8,0	27 4,3	54 6,4	28 6,0
Übriges Ausland	Anz. %	92 4,8	39 2,0	3 0,4	– –	19 1,4	5 0,8	15 1,8	10 2,1
Summe	Anz. %	1913 100	1993 100	835 100	333 100	1380 100	630 100	850 100	467 100

⁴² Über die Problematik von Wanderungsbilanzen wird am Schluß des 2. Kapitels berichtet.

werden. Der Vergleich mit den anderen Städten hinsichtlich des Anteils der am Ort Geborenen zeigt erhebliche Differenzen (*Tab. 6*), die verwaltungsrechtliche und wirtschaftliche Gründe hatten.

Die Zuwanderung von Einwohnern (25,6 %) aus dem Umland nach Kiel hat wesentlich mehr zugenommen als die der Neubürger (16,8 %), d. h. vor allem durch Nichtbürger (*Tab. 5*). Bei den anderen Wanderungszonen machen sich wieder die Entfernungen zu den vier Städten bemerkbar. Das fällt besonders bei Hadersleben (*Tab. 6*) und dem starken Zuzug aus Dänemark auf, das sonst als Herkunftsgebiet viel weniger vertreten ist (*Tab. 5 und 6*).

In den kommenden Jahren fand bis 1855 keine weitere Volkszählung statt, so daß keine Möglichkeit besteht, den Einfluß der Kriege 1848–51 auf die Mobilität genau festzustellen. Es lassen sich in diesen 10 Jahren nur ganz geringe Veränderungen feststellen hinsichtlich der Mobilität der Kieler Einwohner (*Tab. 5*). Die nicht unbeträchtlichen Wanderungsgewinne (*Tab. 9*) in dieser Periode haben sich offenbar außerordentlich gleichmäßig auf die Wanderungszonen verteilt.

Anders liegen die Verhältnisse in dem nächsten Zeitabschnitt von 1855 bis 1864. So sank der Anteil der in Kiel Geborenen auf 32,2 %, während gleichzeitig der Anteil der Zuwanderung aus der Nahzone um etwa den gleichen Betrag anstieg. Es kamen mehr Leute aus Holstein, aber weniger aus Schleswig. Die Hansestädte Hamburg und Lübeck waren weniger vertreten, weil sie selbst Anziehungsgebiete für die Bewohner Schleswig-Holsteins waren.

Die Zuwanderung der Neubürger (*Tab. 6*) der vier Städte entwickelte sich dagegen anders in der Periode 1850–1869. Der Anteil der in der Stadt Geborenen war in Kiel (27,5 %) nur wenig größer, doch er lag bei den übrigen Städten Tondern (30,0 %), Hadersleben (33,2 %) und Oldesloe (40,5 %) wesentlich höher. Entsprechend niedriger war der Prozentsatz der aus dem Umland Zugezogenen. Damit wird deutlich, daß Kiel unter diesen Städten die höchste Anziehungskraft besaß. Es folgten Tondern, Hadersleben und Oldesloe.

Den Beispielen der regionalen Mobilität der männlichen Einwohner und der Neubürger folgt ein weiteres zur geographischen Mobilität der Gesamtbevölkerung der Städte Kiel, Tondern und Husum auf der Basis der Volkszählung von 1860 (*Tab. 7*). In den zugrundeliegenden Untersuchungen wurden andere Wanderungszonen benutzt, so daß die jeweiligen Ergebnisse nur teilweise vergleichbar sind. Der Anteil der in der Stadt Geborenen liegt mit 49,3 – 56,6 % erheblich höher als bei den Neubürgern und männlichen Einwohnern. Das hängt vor allem mit den in den Städten geborenen Kindern zusammen, denn die Zuwanderer waren überwiegend Erwachsene. Vergleicht man die drei Städte untereinander, so fällt der höhere Zuzug aus dem Umland nach Husum gegenüber Tondern auf, weil Husum eine etwas größere wirtschaftliche Bedeutung hatte als Tondern. Der Zuzug aus Holstein nach Kiel übertraf den in die anderen Städte sehr. Andererseits ist noch der höhere Zustrom nach Kiel (Hzgt. Holstein) als nach Husum (Hzgt. Schleswig) aus dem Herzogtum Schleswig hervorzuheben, der wiederum auf die Wirtschaftskraft der Fördestadt zurückzuführen ist.

Am Beispiel Kiels wird nun die Verteilung der Zuwanderer auf die einzelnen

Tab. 7: Herkunft der Bevölkerung der Städte Kiel, Tondern und Husum 1860

		Kiel 43)	Tondern 44)	Husum 45)
		1860	1860	1860
Stadt	Anz. %	50,8	1584 49,3	2699 56,6
Amt/ Umland	Anz. %	4,6 46)	617 19,2	1173 24,6
Holstein	Anz. %	24,6	125 3,9	326 6,8
Schleswig	Anz. %	10,1	425 13,2	349 7,3
Deutschland und Hansestädte	Anz. %	6,7	76 2,4	106 2,2
Königreich Dänemark	Anz. %]	380 11,8	97 2,0
übriges Ausland	Anz. %		9 0,3	15 0,3
Summe	Anz. %	100	3216 100	4765 100

43 Hoffmann, Friedrich, *Bis wann bewahrte Alt-Kiel seinen schleswig-holsteinischen Volkscharakter?*, in: Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, 1952, H. 2, S. 11 f.

44 Andresen, *Bürgerbuch*, S. 250 f.

45 Momsen, Ingwer Ernst, *Die Bevölkerung der Stadt Husum von 1769 bis 1860, Versuch einer historischen Sozialgeographie* (Schriften des Geographischen Instituts der Universität Kiel, Bd. 31), Kiel 1969, S. 333.

46 Das Umland von Kiel umfaßt nur den Raum mit einem Radius von 5–8 Km vom Stadtzentrum.

Tab. 8: Verteilung der männlichen Bewohner Kiels auf die Stadtteile* 1803–1864⁴⁷

Quartier		1803	1835	1845	1855	1864 * *
I.	Anz.	239	256	269	268	290
	%	47,8	51,2	53,8	53,6	58,0
II.	Anz.	95	104	82	85	79
	%	19,0	20,8	16,4	17,0	15,8
III.	Anz.	82	87	72	68	64
	%	16,4	17,4	14,4	13,6	12,8
IV.	Anz.	84	53	77	79	62
	%	16,8	10,6	15,4	15,8	12,4
Stichprobe		500	500	500	500	500

* nach Stichprobenerhebungen von je 500 Personen

* * Weitere 5 Personen (1 %) konnten nicht zugeordnet werden.

Stadtviertel untersucht (Tab. 8). Die Altstadt mit den Quartieren II–IV, die weitgehend vom Wasser umgeben und dadurch auf natürliche Weise begrenzt war, konnte im Laufe der Zeit immer weniger die Zugewanderten aufnehmen. Die Anteile dieser Quartiere verringerten sich allerdings nicht fortlaufend. So nahm der Anteil vom II. Quartier von 1845 bis 1855 noch einmal zu, weil es wenig Bautätigkeit in dieser Zeit in allen Vierteln gab und deshalb im II. wie auch im IV. Quartier eine Verdichtung stattfand. Das erste Quartier lag südlich und westlich der Altstadt. Dort dehnte sich die Stadt am stärksten aus, weshalb ca. 48–58 % der Zuwanderer sich hier niederließen. Diese Situation in Kiel war auch für eine Reihe anderer Städte wie Eckernförde, Eutin, Itzehoe oder Rendsburg mit vergleichbarem Altstadt-kern typisch⁴⁸.

Die Darstellung zur regionalen Mobilität schließt mit der Erörterung der Wanderungsbilanzen, d. h. hier soll untersucht werden, wie die Zusammenhänge zwischen

⁴⁷ Vgl. Anm. 37.

⁴⁸ Beseler, Hartwig (Hrsg.), *Stadtkernatlas Schleswig-Holstein*, bearbeitet von Johannes Habich unter Mitwirkung von Gert Kaster und Klaus Wächter, Neumünster 1976, S. 28 ff.

Tab. 9: Bevölkerungsentwicklung in Kiel und Husum 1835–1864

Zeitraum zwischen den Volks- ⁵¹⁾ zählungen	K i e l 49)			H u s u m 50)		
	Zuwachs	Geburten- überschuß	Wanderungs- bilanz	Zuwachs	Geburten- überschuß	Wanderungs- bilanz
1835 – 1839	+ 722	+ 782	- 60	- 31	+ 93	- 124
1840 – 1844	+ 1.228	+ 760	+ 468	+ 131	+ 128	+ 3
1845 – 1854	+ 2.702	+ 2.270	+ 432	+ 1.097	+ 240	+ 857
1855 – 1859	+ 1.267	+ 1.413	- 146	- 263	+ 287	- 550
1860 – 1864	+ 1.229	+ 840	+ 389			

49 Rosenberg, E. (Hrsg.), *Die älteren Kieler Volkszählungen, Bewegungen der Bevölkerung 1835–1865* (Mitteilungen des Statistischen Amtes der Stadt Kiel, Nr. 20), Kiel 1914, S. 15 ff.

50 Mohnsen, *Bevölkerung*, S. 75.

51 Die Volkszählungen fanden jeweils am 1. Februar der Jahre 1835, 1840, 1845, 1855 und 1860 und am 3.12.1864 statt (Rosenberg, S. 8 ff.).

der Bevölkerungsgesamtentwicklung, dem Geburtenüber- oder -unterschluß und der Zu- oder Abwanderung aussehen (Tab. 9). Kiel wies von 1835 bis 1864 immer einen Geburtenüberschuß auf, der besonders stark zwischen 1846 und 1859 war. Die Wanderungsbilanz dagegen war von 1835–1839 und von 1855–1859 negativ. In diesen Zeiträumen war der Geburtenüberschuß höher als der Bevölkerungszuwachs. Daraus ist zu schließen, daß die Abwanderung höher als die Zuwanderung war. Der Umfang der Abwanderung ist nicht feststellbar. Aber auch die Zahl der Zuwanderer enthält nur die Personen, die zwischen zwei Volkszählungen gekommen und auch in der Stadt geblieben sind. Alle Zuwanderer, die in der Zwischenzeit gekommen und wieder fortgezogen sind, können nicht erfaßt werden. Bei Städten mit hoher Fluktuation sind Wanderungsbilanzen deshalb wenig aussagefähig hinsichtlich der regionalen Mobilität.

In den gleichen Perioden wie in Kiel gab es auch in Husum negative Wanderungsbilanzen. Die Gründe lagen in beiden Fällen im wirtschaftlichen Bereich. In der Zeit 1835–1839 war die Wirtschaft der Städte noch zu wenig entwickelt, so daß mehr Leute von dort nach Hamburg, in das übrige Deutschland oder wohl auch nach Übersee abwanderten, als andere nach Husum zuwanderten. Die Verbesserung der wirtschaftlichen Lage in den nächsten fünf Jahren machte sich bei Kiel schon sehr stark, bei Husum aber kaum bemerkbar. Die Wanderungsbilanz von Kiel erreichte nämlich ihren höchsten Wert, während gleichzeitig der Geburtenüberschuß etwas zurückging, d. h. in dieser Zeit war die Zuwanderung als Folge des Eisenbahnbaus besonders stark. Die dritte Periode (1845–1854) brachte für Kiel aufgrund des Krieges und der innenpolitischen Auswirkungen eine Verringerung des Wanderungsgewinns. Gleichzeitig hatte Husum sehr hohe Wanderungsgewinne, weil es nicht so stark von der Auseinandersetzung mit Dänemark betroffen war und in dieser Periode die Eindeichung des Dockkooges vor der Stadt und der Bau der Eisenbahnlinie Flensburg – Husum – Tönning durchgeführt wurde⁵². Da diese Baumaßnahmen abgeschlossen waren, weist die nächste Periode (1855–1859) eine sehr große Abwanderung auf. Ähnlich, wenn auch bei weitem nicht so ungünstig, waren die Verhältnisse in Kiel. Erst die letzte Periode bis 1864 zeigt wieder einen Wanderungsgewinn. Insgesamt lassen diese Beispiele einen deutlichen Einfluß der Wirtschaftsentwicklung auf die geographische Mobilität erkennen.

Sozialstruktur

Wenn nun der Einfluß der geographischen Mobilität auf die Sozialstruktur behandelt wird, so spielt dabei wiederum die Wirtschaftsentwicklung die entscheidende Rolle. Aus Mangel an weiteren Daten kann hier nur die Berufsstruktur betrachtet werden. Als Untersuchungseinheit wurde nicht der einzelne Beruf gewählt, sondern Berufsgruppen, die bei der Auswertung der Ergebnisse der Volkszählung im 19.

⁵² Momsen, *Bevölkerung*, S. 330, 359.

Tab. 10: Berufsstruktur in Kiel 1803–1864*

Berufsgruppen		1803	1835	1845	1855	1864
geistl. Beamte, Kirchenbediente, Lehrer, Professoren	%	2,4	2,0	2,0	1,8	2,8
Zivilbeamte, Bediente des öffentl. Dienstes, Advokaten	%	4,0	3,0	6,8	2,8	6,0
Privatgelehrte, Literaten, Künstler, Studierende, Ärzte, Schüler	%	11,2	11,2	5,8	9,2	5,8
von der Landwirtschaft Lebende	%	0,4	0,8	1,2	0,4	1,0
Seefahrende	%	0,2	1,4	2,6	2,2	1,0
vom Handwerk und der Industrie Lebende	%	42,4	44,6	37,0	40,8	43,4
vom Handel und Verkehr Lebende	%	14,0	12,8	16,0	17,2	14,4
Pensionisten, Kapitalisten, Rentiers, Hausbesitzer	%	3,6	1,8	1,2	2,8	2,0
Tagelöhner, Arbeitsleute, Arbeiter, Knechte, Boten	%	12,8	13,2	16,6	15,2	14,4
Unterstützte (Almosen etc.) Arme	%	3,0	1,8	1,2	1,8	1,0
ohne eindeutige und ohne jede Angabe	%	6,0	7,4	9,6	5,8	8,2
Summe	%	100	100	100	100	100

* Auf der Basis von Stichproben von je 500 Personen aus den Volkszählungen.

Jahrhundert benutzt wurden (Tab. 10). Die vorgefundenen Berufsangaben lassen z. B. nicht immer eine eindeutige Zuordnung zu einem bestimmten Beruf zu, so daß eine Einteilung in die heute üblichen drei Wirtschaftssektoren mit Schwierigkeiten verbunden ist. Außerdem wäre diese Einteilung auch zu grob.

Die Verteilung der Berufsgruppen und deren Veränderung von Volkszählung zu Volkszählung soll am Beispiel von Kiel (Tab. 10) dargestellt werden. Vergleicht man die Ergebnisse von 1803 und 1835, so läßt sich in den ersten vier Gruppen nur we-

nig Veränderung erkennen. Gewerbe und Industrie scheint an Bedeutung etwas gewonnen zu haben. Tatsächlich läßt sich aber bei fast allen Gewerben eine Abnahme der Besetzung im Verhältnis zur Bevölkerung gegenüber 1803 erkennen⁵³. Nur die Schuhmacher erhöhten ihren Anteil, obwohl gerade dieses Handwerk wie in vielen anderen Städten schon an Überbesetzung litt. Der leichte Rückgang des Anteils von Handel und Verkehr entsprach durchaus den langen Krisenzeiten ab 1806 und der sich nur sehr langsam bessernden Konjunkturlage. In diesen beiden wichtigsten Wirtschaftszweigen hat es einen leichten Schrumpfungprozeß gegeben, der mehr zur Abwanderung als zur Zuwanderung führen mußte. Der gestiegene Anteil der Tagelöhner, Arbeiter und Knechte und der stark gesunkene Anteil der Armen und von Unterstützung Lebenden zeigt, daß Anfang der dreißiger Jahre eine leichte Verbesserung der wirtschaftlichen Lage eingetreten war. Dagegen fiel der Anteil der Pensionäre, Rentiers und Kapitalisten erheblich und hat nie wieder den Stand von 1803 erreicht. In den zehn Jahren nach 1835 veränderte sich die Berufsstruktur wesentlich stärker als in der vorangegangenen Periode. Dafür war der Bau der Eisenbahn ausschlaggebend, der vor allem dem Handel, dem Verkehr, der Schifffahrt, aber auch den notwendigen Hilfskräften wie Tagelöhnern und Arbeitern zugute kam. Der Anteil von Gewerbe und Industrie war gefallen, jedoch nicht so stark wie die Zahlen es andeuten. Über die Gründe wurde oben schon berichtet. Diese weniger bewegliche Berufsgruppe konnte nicht so stark an der Entwicklung teilhaben, weil der Aufschwung besonders dem Transithandel Vorteile verschaffte.

1855 ist wiederum eine veränderte Situation festzustellen. Der recht hohe Anteil der Beamten und „Bedienten“ des öffentlichen Dienstes von 1845 sank ganz erheblich als Folge der politischen und kriegesischen Auseinandersetzung mit Dänemark. Gewerbe und Handel verzeichneten nur leichten Zuwachs, die Tagelöhner und Arbeiter sogar eine geringe Abnahme. Die Folgen der Kriege mit Dänemark wirkten sich hinderlich auf die Wirtschaftsentwicklung der Stadt und damit auch auf die Zuwanderung aus.

In der nächsten Periode bis 1864 änderte sich an dieser Lage wenig. Das Gewerbe konnte seinen Anteil vergrößern, Handel und Verkehr verloren an Bedeutung, ebenso wie die Tagelöhner und Arbeiter. Diese mobile Berufsgruppe zeigt besonders deutlich, wie die Zuwanderung gegenüber früheren Perioden aus wirtschaftlichen Gründen abnahm, denn bei veränderter Situation ist sie am ehesten bereit, in Gebiete mit besseren Einkommensmöglichkeiten zu wandern.

Im Vergleich zwischen Kiel und anderen schleswig-holsteinischen Städten ergeben sich hinsichtlich der Berufsstruktur Unterschiede. Husum⁵⁴ wies für 1803 beim Gewerbe (58,2 %) und beim Handel (18,0 %) wesentlich höhere Anteile auf, erheblich niedrigere dagegen bei der dritten Gruppe mit Ärzten, Künstlern, Privatgelehrten etc. und bei den Unterstützten und den Leuten ohne Berufsangabe. Auch die Tagelöhner und Arbeiter waren weniger vertreten. Relativ viel Ähnlichkeit bestand

⁵³ Brockstedt, *Gewerbeförderung*, S. 58 f.

⁵⁴ Momsen, *Bevölkerung*, S. 389 ff.

1803 zwischen der Berufsstruktur von Kiel und Tondern⁵⁵. Diese Stadt war stärker vom Gewerbe (48,1 %) geprägt, wies aber viel geringere Anteile bei den Tagelöhnern und der dritten Gruppe (2,6 %) auf.

Zwischen Kiel und Oldesloe gab es 1845 wenige Gemeinsamkeiten in der Berufsstruktur. Mit 59 % hatte Oldesloe ein Übergewicht im Gewerbe, das vom Handwerk geprägt war. Der öffentliche Dienst (2,5 %), Ärzte, Künstler etc. (2,2 %), Handel (7,4 %) und die Tagelohnarbeit spielten eine viel geringere Rolle. Dagegen waren Landwirte und „Pensionisten“ wiederum stärker vertreten. Die Beispiele aller vier Städte zeigen ein Übergewicht des Gewerbes, das sicher für die meisten schleswig-holsteinischen Städte zutrif. Bei allen übrigen Berufsgruppen sind mehr Unterschiede als Gemeinsamkeiten festzustellen.

Zusammenfassung

Im ausgehenden 18. Jahrhundert und zu Beginn des 19. Jahrhunderts stieg die regionale Mobilität der Bevölkerung der untersuchten Städte an, weil die Wirtschaft des Landes aufgrund der Neutralität des Gesamtstaates in den Napoleonischen Kriegen einen beachtlichen Aufschwung erlebte. Gewerbe und Handel, als wichtigste Sektoren der Wirtschaft der Städte, erlitten in den Kriegsjahren von 1806 bis 1814 erheblichen Rückgang und konnten sich auch danach bis etwa 1840 nur sehr langsam erholen. Entsprechend gering war die Mobilität, so daß es keine besonders große Veränderung der Sozialstruktur durch Wanderung gab. Nur herausragende wirtschaftliche Ereignisse wie der Eisenbahnbau von Altona nach Kiel und von Flensburg nach Husum oder die Anlegung eines Kooges vor Husum riefen vorübergehend eine wesentlich stärkere regionale Mobilität hervor. Waren solche Baumaßnahmen beendet und kam noch ein Krieg wie 1848–51 mit innenpolitischen Folgen hinzu, so verringerte sich die Mobilität vor allem aufgrund des wirtschaftlichen Rückgangs, der damit verbunden war. Im Fall von Kiel und Husum führten solche Situationen dann zu verstärkter Abwanderung nach Süden.

Es waren besonders wirtschaftliche Veränderungen und dann auch Kriege, die die regionale Mobilität in den Herzogtümern beeinflussten. Insgesamt gesehen sind die Wanderungen nicht sehr umfangreich gewesen, weil es keine Industrialisierung in den Städten gegeben hat und das wirtschaftliche Wachstum bescheiden war. Die Ansätze zur Industrialisierung Anfang der vierziger Jahre in Kiel z. B. fanden keine Fortsetzung, sondern wurden erst Ende der sechziger Jahre unter völlig neuen Bedingungen wieder aufgenommen. Um eine abschließende und übergreifende Beurteilung der regionalen Mobilität in Schleswig-Holstein geben zu können, müssen allerdings noch eine Reihe von Untersuchungen über Städte und Landschaften durchgeführt werden. Die allgemeine Aussage über den Einfluß der Wirtschaft und der Krie-

⁵⁵ Andresen, *Bürgerbuch*, S. 239 f.

ge auf die regionale Mobilität wird sich dadurch nicht ändern, aber aufgrund der unterschiedlichen Wirtschaftsstruktur der Städte wirkten Schwankungen in der ökonomischen Entwicklung unterschiedlich auf die Städte, so daß die Berufsstruktur sicherlich nicht in gleicher Weise durch die regionale Mobilität beeinflußt wurde.

Summary: Regional mobility, economic development and social structure in Schleswig-Holstein (1800–1864)

This study deals with the interrelationship between regional mobility, economic development and social structure in the Duchies, especially in the town of Kiel. Furthermore, developments in other Schleswig-Holstein towns will be compared with those of Kiel.

The most important sources are the census data of 1803, 1835, 1845, 1855 and 1864. Since, however, these sources are not complete – only the place of birth and origin is mentioned since 1845 – I have to make use of further available material as the book of freemen (Bürgerbuch), the registers of lodgers and subtenants and parochial registers.

At the end of the 18th and at the beginning of the 19th century regional mobility increased in Schleswig-Holstein, because of the neutrality of the "Gesamtstaat" during the Napoleonic Wars. The most important economic sectors of the towns, trade and industry, suffered through a considerable recession, when Denmark was forced to enter the war (1806–13). Many years of crisis followed until the end of the 1820ies. Due to these developments there was little regional mobility and no remarkable change of the social structure.

It was not before the 1840ies that an economic upswing resulting from railway construction (Altona-Kiel, Flensburg-Husum), the beginning of industrialization, the development of the infrastructure, and the increasing demand for industrial goods led to changes. During this period regional mobility increased, but this slowed down again when the war between Schleswig-Holstein and Denmark (1848–51) began. In the following years until 1864 the economic development did not reach the level of the antebellum period. Migration to the towns was rather low. Most of the people from the countryside migrated to the south, to Hamburg or other more advanced industrialized regions in Germany.

Changes in the economic development and economic structure together with wars were of main influence on regional mobility. But migration was not very extensive during the whole period. The beginning industrialization was stopped by the war and its political consequences. Economic growth was rather insignificant. Though there is still a lack of research on regional mobility in Schleswig-Holstein, it is possible to conclude from available evidence that developments in other parts of the Duchies do not differ much from the research described here.